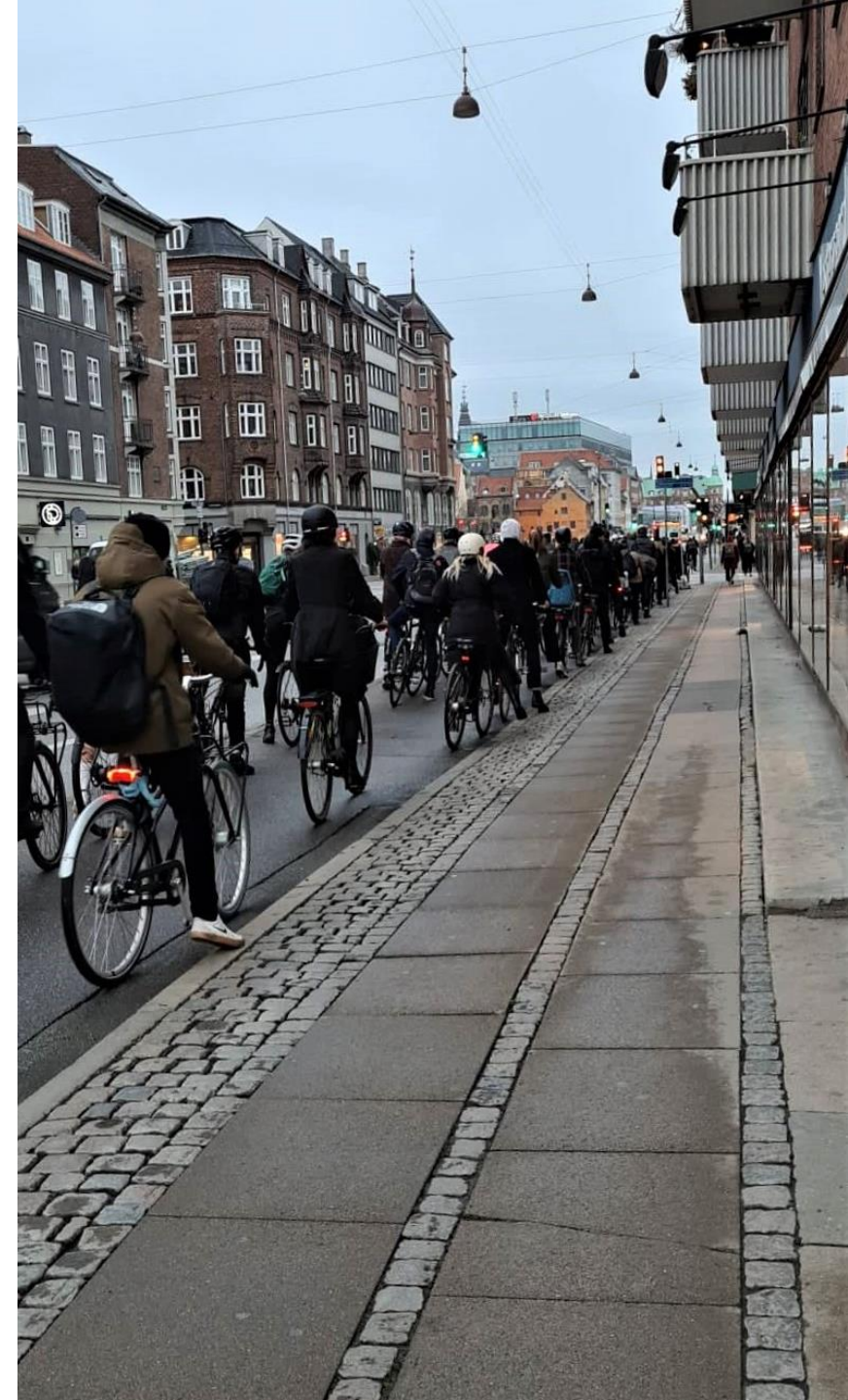


Øget cykelkapacitet på Torvegade

Elena Pérez-Rebollo - MOE

Rasmus Hemmingsen - Københavns Kommune



Agenda

- Overblik
- Projektets formål og baggrund
- Processen
- Torvegade i dag
- Interessentinddragelse
- Løsningerne
- Sammenfatning og næste skridt

Torvegade

- Binder Indre By og Amager sammen
- Én af tre kommunale broer til Amager
- Ca. 850 meter
- Strøggade



Projektets baggrund og formål

- Strategier og planer – Kommuneplan 19, cykelstiprioriteringsplan, mobilitetsanalyser, KBH Klimaplan
- Forholdene for cyklister ≠ Københavns Kommunes ønsker.
- Torvegade har et smalt vejprofil.
- Problematikken bliver kun værre pga. den store byudvikling
- Foranalyse: Undersøge **mulighederne** for at fremme fremkommeligheden for cyklister **uden** at gå på kompromis med andre grønne transportformer.

Processen



Hvordan ser Torvegade i dag?



Eksisterende trafikforhold

- Hverdagsdøgnetrafik ca. 20.000 køretøjer
- 4 signalregulerede kryds, samordnede
- Hverdagsdøgn cykeltrafik ca. 26.500 cyklister
- Tre buslinjer, ca. 8.100 daglige brugere
- Metrostation Christianshavn
- Ingen parkeringsmuligheder eller reserveret areal til varelevering



Andel af ligeudkørende cyklister i krydsene Torvegade/Strandgade og Torvegade/Prinsessegade



Andel af ligeudkørende biler i krydsene Torvegade/Strandgade og Torvegade/Prinsessegade

Eksisterende cykelforhold

- Ca. 95 % af cykeltrafik langs Torvegade er gennemkørende i spidstimer
 - 3.000 – 3.300 cyklister morgenspidstime
 - 2.600 – 2.800 cyklister
- Smalle cykelstier, 1,8 -2,6 m, bør indrettes med 3 spor jf. Københavns Cykelstrategi
- Rejsehastighed mellem 17-19 km/t
- Hyppige uheld med en højresvingende bil ind for en medkørende cyklist
- Mangel af cykelparkering



Interessentinddragelse

- Møder med Christianshavn Lokaludvalg
- Telefoninterviews erhvervsdrivende
- Borgerpanelundersøgelse



*"Bumser, busser,
bedstemødre, barnevogne
blokerer..."*



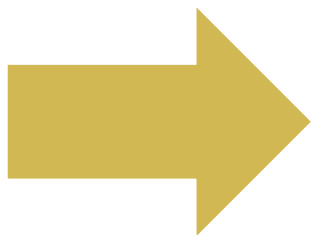
*"Goofy gymnasiedrenge fra
Give på vej til Christiania..."*

Interessentinddragelse: Opsamling på input



Er nuværende forhold ønskværdigt fremadrettet?

- Begrænset kapacitet for både biler og cykler, samt trangt forhold for fodgængere.
- Biltrafikken vil stige med 12-17 % → længere ventetider, langsommere kørsel, stigning af CO2 emissioner og mere støj
- Cykeltrafik vil også stige pga. byudvikling → mere trængsel og længere rejsetid
- Stigning af bil- og cykeltrafik vil medføre større oplevelse af barriereeffekt



Trange og utrygge forhold for lette trafikanter
Manglende bylivskvalitet

LØSNINGSDEL

- Principper til fastlæggelse af løsningskoncepter

PRIORITERING AF DE LETTE TRAFIKANTER

FORBEDRET TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

BEDRE BYRUM OG REDUKTION AF BARRIEREFFEKTEN



Ny og enkel trafikstruktur-
svingbevægelser reduceres

Bredere cykelstier og bedre
kapacitet

Bredere fortovsarealer og flere
krydsningspunkter

Mere organiseret
cykelparkering

Mere organiseret varelevering

Færre konflikter mellem
cyklister, buspassagerer og
krydsende fodgængere

Busfremkommelighed
overordnet set uændret iht.
dagens situation

Biltrafik nedprioriteres,
langsommere kørsel og/eller
forhindringer til gennemkørsel

Bedre forhold for
buspassagerer

Brainstorm med projektgruppe

- Opsamling fra tidligere erfaringer, Nørrebrogade og Amagerbrogade
- Fravalgte løsninger:
 - Yderligere signaloptimeringer
 - Reduktion af signalregulerede kryds
 - Cykeltrafik deler spor med andre trafikantgrupper, eks. bus
 - Fjernelse af bustrafik
 - Etablering af dobbeltrettede cykelstier
 - Lukning af hele Torvegade
 - Vekselvis ensretning



Behov for at udvide
fortove og cykelstier,
reduktion af kørearealet

Christianshavn Torv er
knudepunkt

Udvalgte løsninger

Løsningsforslag 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade

Busbanerne nedlægges med undtagelse foran Christianshavns Torv.

Det etableres bredere cykelstier og fortove på strækningen.

Løsningsforslag 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv

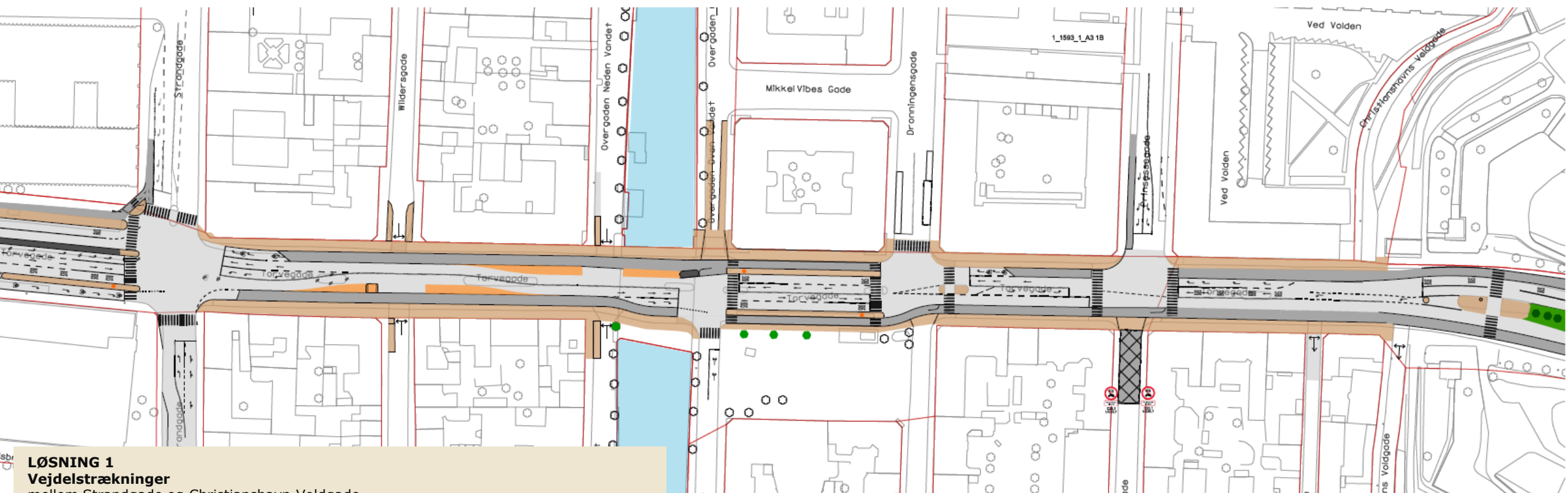
Torvegade lukkes for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv

Busbanerne nedlægges med undtagelse foran Christianshavns Torv.

Det etableres bredere cykelstier og fortove på strækningen.

Løsningsforslag 1

Bedre plads for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade



LØSNING 1

Vejdelstrækninger

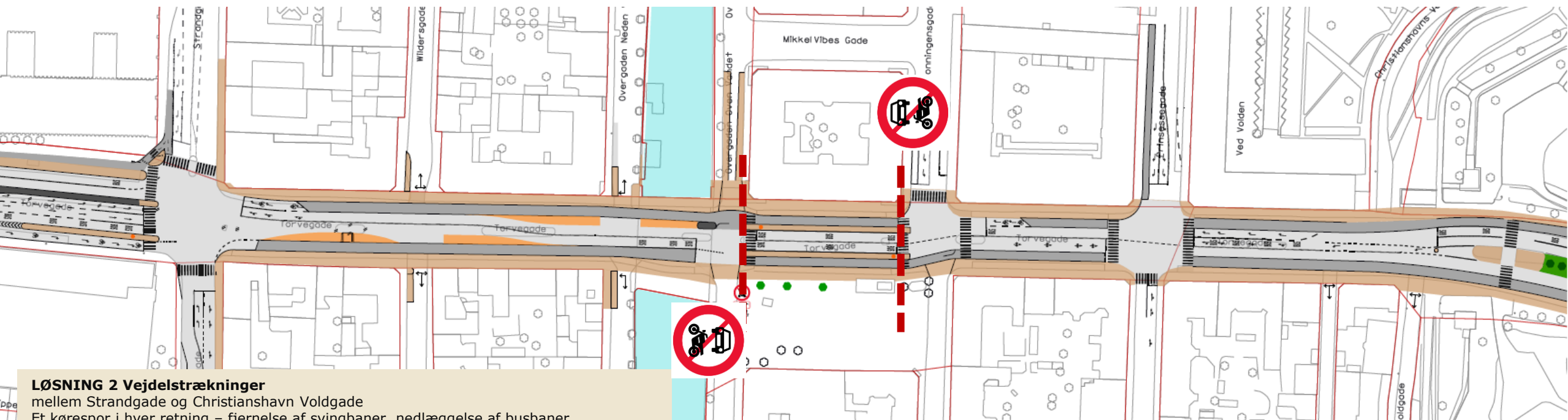
- mellem Strandgade og Christianshavn Voldgade
- Et kørspej i hver retning, nedlæggelse af busbaner
- Udvidelse af cykelstier, min. 3 m
- Udvidelse af fortove, min. 3 m
- Etablering af flexzoner i den ene side af vejen

Ved Torvet

- Busperroner i begge sider + to kørspej
- To kørspej i hver retning (bus + biler)
- En busperron i hver side
- Udvidelse af cykelstier
- Indsnævring af fortove

Løsningsforslag 2

Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv



LØSNING 2 Vejdelstrækninger

mellem Strandgade og Christianshavn Voldgade

Et kørspe i hver retning – fjernelse af svingbaner, nedlæggelse af busbaner

Udvidelse af cykelstier, min. 3 m

Udvidelse af fortove, min. 3 m

Etablering af flexzoner i den ene side af vejen

Ved Torvet

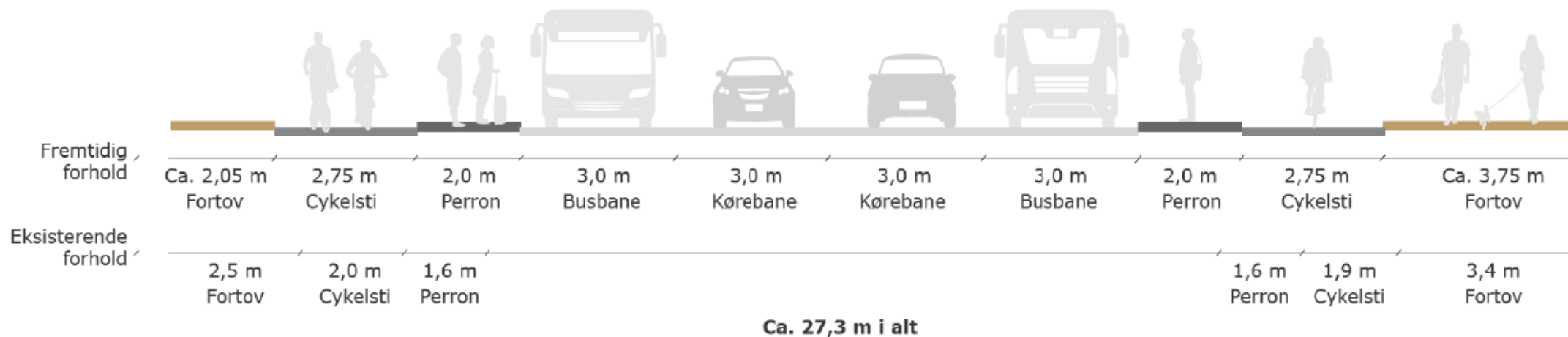
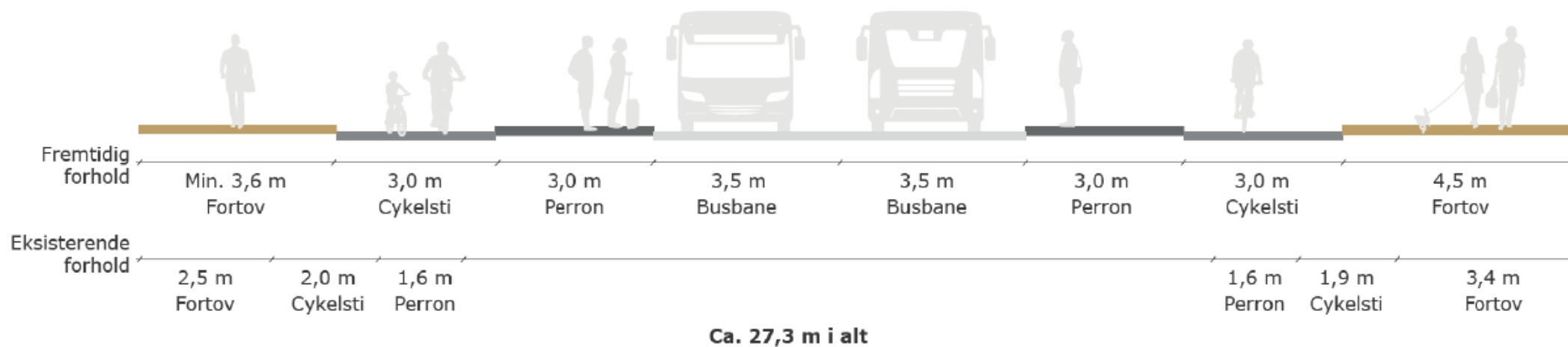
Et kørspe i hver retning (busspor)

En busperron i hver side - Fremrykket busperroner

Udvidelse af cykelstier

Indsnævring af fortove

Christianshavns Torv 1 & 2

1**2**

Konsekvensanalyse

Oversigt over konsekvenser for trafikantgrupper samt gademiljøet

		Løsning 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade							Løsning 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv						
		---	--	-	0	+	++	+++	---	--	-	0	+	++	+++
Fodgænger	Kapacitet og fremkommelighed						x								x
	Muligheder for krydsning af Torvegade					x								x	
	Trafikal tryghed						x								x
	Trafiksikkerhed					x							x		
Cyklist	Kapacitet og fremkommelighed							x							x
	Trafikal tryghed				x								x		
	Trafiksikkerhed						x						x		
Kollektiv	Kapacitet og fremkommelighed				x								x		
	Forhold for passagerer					x								x	
Biler	Kapacitet og fremkommelighed			x					x						
	Trafiksikkerhed					x								x	
Øvrige forhold	Luft og støjforurening				x										x
	Varelevering				x								x		
	Mulighed for byrumsforbedringer					x								x	

Sammenfatning

- KKs planer og strategier peger samstemmigt på, at de grønne mobilitetsformer skal fremmes, og at biler skal nedprioriteres for at reducere CO2 udledningen. Begge løsninger bidrager.
- Begge løsninger kan tilvejebringe mere kapacitet og fremkommelighed for cyklister
- Begge løsninger bidrager til at fremme strøggadekarakteren på Torvegade
- Lukning af gaden for den gennemkørende biltrafik ved Torvet vil medføre en markant reduktion i biltrafikken på Torvegade. MEN der er en væsentlig overflytning af trafik til Langebro.

Næste skridt og videre proces

- Store centrale veje er nødvendige for at nå målene
- Løsningerne blev indstillet til Budget 2022 → Ikke bevilget midler
- Budget 2023
- Interessant hvor langt forvaltningen er nået



Tak for i dag

